

URBACH ZSUZSA*

Többen egy családból a modern közlekedésért

Urbach László (1904-1977), a Mátra motorkerékpár konstruktőre és gyártója

A berlini *Deutsches Historisches Museum*ban található LOTTE LASERSTEIN 1929-ben készült festménye, „*Der Motorfahrer*”. A 20. század új hőjét a reneszánsz uralkodók pózában festette meg, a fehér ló helyett motorkerékpárjával. A húszas években felvirágzó motorversenyek és résztvevőinek mítosza máig él, ők „*azok a csodálatos férfiak*”. A sebesség kultusza sem változott, csak annak mértéke.

A festményhez hasonló módon örököltette meg a fiatal URBACH LÁSZLÓT MUNKÁCSI MÁRTON kamerája, valószínűleg ugyanabban az évben. Urbach a húszas évek magyar és osztrák motorkerékpár versenyének egyik első hőse volt. 1923 és 1933 között vett részt *motorkerékpár és outboard versenyeken*, számtalan gyorsasági és terepverseny győztese volt. Először *AJS*-en, majd *Harley-Davidson*on és más paripán. A versenyek ezekben a „*boldog békeidőkben*”, valójában a gazdasági világválság idején rangos társadalmi események voltak, a győzteseknek hihetetlen elismerés és rang dukált. Urbach egy ausztriai győzelme után az osztrák államelnök mellett ült DELMÁR WALTERrel a díszvacsorán. Egy másik felvételen a KÉT HORTHY „FIÚ” társaságában látjuk, akik motorversenyzők is voltak. E régi sportbarátságnak köszönhetette a család tucatnyi tagja, hogy 1944-ben nem Auschwitzba vezetett útja...

Urbach László száz évvel ezelőtt, 1904. május 5-én született Eperjesen. Apja, URBACH JÓZSEF (1864-1939) női szabó volt, házuk és szalonjuk a Rákóczi házzal szemben. A család a hat fiúval az I. világháború után települt át Budapestre. Az apa a belvárosi *haute couture* mestere lett, arcvonásait RIPPL-RÓNAI JÓZSEF 1921-ben készült portréjáról ismerjük. Szenvedélyes motoros volt. A hat fiú, az orvos és a zongoraművész kivételével szintén. GÉZA, aki apja mesterségét folytatta, László *Mitfahrer*-je is volt.

László, a *IV. kerületi főreál*, a mai Eötvös elvégzése után (1922) talán beiratkozott a Műegyetemre, de ezt nem végezte el. 1923-tól sikeres motorversenyző. 1923-ban lépett be MAJLÁTH MIHÁLY Hunyadi tér 12. alatti műhelyébe, melynek rövidesen vezetője, 1930-tól pedig tulajdonosa lett. Része volt a Majláth-Triumph motorkerékpár konstruálásában. A legnevesebb angol, német, belga stb. motorkerékpárok vezérképviselte volt az övé, (*AJS*, *Sarolea*, *BSA*, *Triumph*, *BMW* stb.). Rengeteget utazik, tájékozódik Európában, Angliában.

A versenyzői korszak végével Urbach új motortípusok konstrukciójába kezd. 1938-ban mutatta be első, saját konstrukciójú motorkerékpárját *Turul* néven. A kor politikai divatjához kapcsolódó nevet elhagyva, 1939-ben jelent meg egy újabb kismotor szabadalmával, melyet 1940-ben jelentett

* 1025 Budapest, Törökvész út 128.

be. Az *excentrikus kúpos dugattyú* mint technikai újdonság, bevált. A 100-as, azaz 100 cm³-es kismotor *Mátra* névvel jelent meg. Először 25, majd 50 darabos szériában készült a Szent László és a Gömb utca sarkán erre a célra épült gyárban, a legmodernebb munkaszervezéssel, technikai feltételekkel. „A Mátra 1938-ban jelent meg és bemutatkozásának sikerét elsősorban számtalan műszaki megoldásának, sőt mondhatjuk nyugodtan, technikai újításának köszönheti.” „*Azt sem lehet elhallgatni, hogy a Mátra volt az ipar, nevezetesen a hazai motorkerékpár igazi kovásza.*” – írta RÓZSA GYÖRGY 1961-ben Urbach konstrukciójáról „*A motorkerékpár történeté*”-ben.

A Mátra eredeti rajzai nincsenek meg, de 1940/41-ből már több műszaki részletrajza fennmaradt, hiszen Urbach folyamatosan fejlesztette a motort. A Mátra 100-as súlya 37 kg, sebessége 60/65 km/óra, ára 650 pengő volt. Az ügyes reklám szerint: *három lóerő, két sebesség, egy lánc*. A szakírók szerint kora legmodernebb kismotorja volt, mely elsőként alkalmazta a teleszkóp rendszerű rugózást az első villán, valamint a nyergen, ezzel megelőzve részben a BSA és a BMW gyárat is. A Mátra egy példánya ki van állítva a *Közlekedési Múzeum* állandó kiállításán, sajnos a konstruktőr és gyártó neve mellőzésével. 1940-ben jelentkezett Urbach a megváltoztatott konstrukciójú 125 cm³-es Mátra motorkerékpárral, Sachs motorral, mely 47 kg, 75/80 km/óra sebességű volt, ára 850 pengő. Azonnal gyártani is kezdte. A két Mátra, ha nem is első, de a legsikeresebb magyar konstrukciójú motorkerékpár volt a húszas évek végétől gyártott MÉRAY motorok mellett. A Méray családdal különben mindvégig a legszorosabb baráti viszonyban volt Urbach.

A Mátra népszerűségét a korabeli versenyeken elért eredmények segítették, mivel a gyárban dolgozó szakemberek, PÁPAI ISTVÁN, VÁGAI ISTVÁN, DR. ZSÓTÉR BERTALAN komoly sporteredményeket értek el. A konstrukció neves személyiségeket is meghódított a motorozásnak, így SZENT-GYÖRGYI ALBERTet is, akinek később Amerikából írt erőteljes tiltakozása volt szükséges Urbach szakmai és politikai kiszolgáltatottsága miatt. De meghódította a motorozásnak később ILLYÉS GYULÁT is, aki szívesen használta Tihanyban „*benzinparipáját*”, a *Bervát*.

A Mátra kismotor műszaki jelentőségéről nem vagyok hivatva szólni, mint művészettörténész azonban leírhatom, hogy jó arányai, formai megoldásai, rafinált formájú, csepp-alakú tankja, a grafikai embléma a ma design-nek nevezett harmóniát sugallja. Urbach nem csupán műszaki terveit, de a cég egész grafikai arculatát (akkor természetesen még nem így definiálták), a kor neves grafikusával, így RICHTER ALADÁRRal tervezettette meg. Egyébként is Urbach kivételes szemű, igényű és ízlésű, művészetet értő és művészetbarát volt.

A szakírók szerint 1942-ig körülbelül 200 darab Mátra készült el. Az egyre jobban fasizálódó országban – ameddig lehetett –, Urbach ellenállt a katonai megrendelés teljesítésének és a hadiüzemmé való átalakításnak. 1944. augusztus 6-án írta a Magyarorságnak nevezett nyilas napilap: „*Szinte fantasztikus merészséggel szabotálták Urbachék a rendelkezésükre szolgáló gyárakban (sic!) az elmúlt négy háborús év alatt... A gyár termelése többszörösen fejleszthető és éppen a legutóbbi háborús években csökkentette a termelést, nehogy elősegítsék többlettermelésükkel a háború által tervszerűen bekövetkezett közlekedési nehézségek megkönnyítését... Ezért aztán letartóztatták, míg titkárnőjét, aki természetesen zsidó, kémgyanú miatt internálták... stb.*” Urbach egyébként a felmerülő nehézségek miatt volt kénytelen a Horthy István érdekeltségébe tartozó MÁVAG ajánlatát elfogadni, mely ezer motorblokkot szállított. Ekkor került a MÁVAG embléma a Mátra neve alá.

A nyilas hatalomátvétel után a gyárat és a céget egy aktív horogkeresztes motorkereskedő, SIRAKY FERENC „*szerezte meg*”, a család ingatlanaival és ingóságaival együtt, és valami különleges bosszúvágytól vezérelve hajtóvadászatot indított a család kiirtására, mely a *Gestapo* hírhedt svábhegyi, Majestic-beli főhadiszállásáig vezetett. Urbach egyébként ritka szerencséivel túlélte a kárpátaljai munkaszolgálatot. Siraky az üzemet nyugatra próbálta menekíteni, de az anyag egy része Sopronnál fennakadt és 1945 elején Urbach sietve megmentette. A nyilas cégvezetőt 1945-ben a Népbíróság háborús bűnösnek ítélte el.

1945-ben Urbach a lebombázott és kifosztott üzemet újjáépítette és 1947-ben megkezdődött a motorkerékpár-gyártás, újabb fejlesztések is történtek a MÁVAG és a MOGÜRT segítségével. Egyes szakértők szerint 1949-ig 4-5000 Mátra készülhetett összesen.

Az 1949.20. sz. törvényerejű rendelet, a második államosítás a tíz főnél többet foglalkoztató vállalatokra terjedt ki. A tizenegyedik személy anyám volt, aki az üzletet és a műhelyt vezette. Maga az államosítás egy stencilezett úrlapból állt, a pontozással jelölt rovatba beírták a vállalatvezető személy nevét. Egy másik lapon a házmaster jelenlétében regisztrálták a pénztárban található készpénzt. A faburkolatú, csinos *Hunyadi téri üzlet*ből először Volán iroda lett, utána lezüllött. Az üzemet szétdobták, az új angol gépek az udvaron mentek tönkre.

A kapitalista, a nép ellensége természetesen nem kapott állást. Az államosítás előtt nyújtotta be egy új, olcsó törpemotor, a *DONGÓ* tervét a minisztériumba. 1950-ben rövid ideig a *Fémtömegcikk Műveknél* dolgozott, majd 1954-ben a *Vadásztölténygyárba* került, ahol részt vett a Dongó tervezésében, melyet 1955-1957 között gyártottak, kevés sikerrel. A KGST autógyártási tilalma miatt sokasodtak a kezdeményezések egy moped, illetve robogó gyártására. Urbach a *Prés- és Kovácsoltvasáru gyárban* a kísérleti üzemet vezette IFJ. MÉRAY ENDRÉVEL együtt. 1956-ban bízták meg a *BERVA* moped vázának és futóművének tervezésével. A kísérleti darab *BERVA* ott pompázik az ipari vásárokon, mint 1959-ben is a *BERVA Extra* mint Urbach tervezése, de nem került gyártásra. 1961-ben felmondanak neki, attól kezdve haláláig nem kapott állást.

A 45 éves korában államosított, munkájával szerzett vagyonától, egzisztenciájától megfosztott Urbach megpróbált a hervadozó hadiipari monstrumokban új járműveken dolgozni. Állás és munka hiányában, azaz betegbiztosítás, nyugdíj, útlelél hiányában tengődik, értelmetlen szélmalomharcot vív kisebb-nagyobb újítások, szabadalmak ügyében. Messze az akkori valóságot megelőző ötletei voltak. Sport- és szabadidő ötleteit megvalósító új iparág nálunk csak később születik. Mint nemrég az *Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltárának* anyagából kiderült, 1957-től kezdődően a BM megfigyelés alatt tartotta. Egyébként jogos indignációját tartalmazó levelei miatt volt a Fő utcai katonapolitikai börtön lakója, szerencsére rövid ideig. Tizennyolc év kínládása felőrölte idegrendszerét és egészségét. Hagyatékának a kommunizmus éveire eső anyagát nem lesz könnyű feldolgozni, a „nehéz emberek” sorsát vállalta és nem érte meg az elismerést. Utolsó periódusának egyetlen vigasza a balatoni vitorlázás maradt. 1977-ben harmadik infarktusa vitte el. Urbach László munkásságát kívánatos lenne méltóbb módon megőrizni és feldolgozni. A „bolondos húszas évek” motoros sztárjának, a világháború alatt önálló magyar motorgyártásba fogó konstruktőrnek és üzletembernek, a kommunizmus szélmalmai ellen Don Quijote-i harcot vívó álmodozónak az emléke megérdemelné ezt.

Dinasztiát nem alapíthatott, jómagam művészettörténész lettem, húgom ápolónő. Felesége, PERLSTEIN RÓZSI, a húszas évek ritka motorozó-lánya, kocaversenyzője mindvégig mellette volt. Rózi öccse, a fiatalon magyarosított nevű PAJOR IMRE Urbach ifjúkori barátja, versenyzőtársa, évekig a Hunyadi téri műhelyben munkatársa volt. Pajor 1908-ban született Budapesten. Többszörös kardvívó bajnok volt. 1932-ben önállósította magát, motorüzletet nyitott, motorkerékpár képviselőket szerzett. 1939-ben ő is megtervezte és kihozta saját motorkerékpárját, *Népmotor* néven. Ezt a motort 1941-ig tudta gyártani, kb. 300 készült el. A szárnyas csikós emblémával díszített motor egy példánya ugyancsak látható a *Közlekedési Múzeum* állandó kiállításán. Pajort a népieskedő embléma sem menthette meg a munkaszolgálatától. Mint PETSCHAUER ATTILA vívóbajnok barátja és társa feltehetően a halálban is hasonló iszonyat várta.

1959-1960 táján tűnt fel Urbach László mellett az *Iparművészeti Főiskola* (ma Egyetem) egy *ipari formatervező* szakos, járműtervezésre szakosodó hallgatója, CSERNY JÓZSEF (1939). Több dolgot tervezett Urbach számára, elsősorban a Berva Extra formai és színmegoldását. Ez a gép nem került gyártásra. Cserny diplomája után járműtervezőként dolgozott, ipari lakókocsikat és mászt tervezett. Hajói megjelentek a Balatonon. Kossuth-díjas designer. KASS JÁNOS szobrán Cserny „*A szelíd motoros*”. Rövid ideig férjem volt. Lányunk belsőépítész, három rajzolás, bütykölős

gyermek anyja. Dávid dédapja filmes és fotós ambícióit folytatja. Cserny életműve is megérdemelné egy részletes feldolgozást és gyűjteményes kiállítást.

A Mátra és a Népmotor tervezésének, gyártásának a története feldolgozatlan, Urbach László munkásságáról sem készült monografikus feldolgozás. A hagyatékában meglévő irat-, fotó-, rajzi anyagot részben felhasználtam, de ez is további feltárássra vár.

FELHASZNÁLT IRODALOM

(időrendben):

- N. N.: A motorosítás leghathatósabb fegyvere a Mátra sorozat legújabb tagja, a Mátra 125. Autó-Motor, XII. 1940. 5. sz.
- ERGYÉ (Rózsa György?): A kismotorosé a szó. Őszinte kritikák a „Mátra 100”-ról. Autó-Motor, XII. 1940. 4. sz.
- Váradi Ferenc: Urbach László élete és a Mátra kismotorkerékpár története. Szolnok 1967. Kézirat. Közzétételét a közeljövőben tervezem.
- N. N. (Rózsa György): Mi lett vele? Autó-Motor, XXIX. 1976. 18. szám p. 35.
- Magyar Életrajzi Lexikon, III. Kiegészítő kötet, Budapest, Akadémiai Kiadó, 1981. p. 804.
- Muray Péter: Az első magyar teleszkópos motorkerékpár. Motorosélet, 1982. nyár-ősz, pp. 22-23.
- Muray Péter Pál: Magyarországon készített motorkerékpárok 1894-1944. Veterán. Autó és Motor. I. 1990 (?), utánnyomás 1997, pp. 9-11.

TOVÁBBI IRODALOM

- Rózsa György: Motorkerékpár története, II. k. Budapest, A Magyar Honvédelmi sportszövetség Motoros füzetek, 7. sz. 1961. pp. 33-34.
- Ernyey Gyula: Made in Hungary. The Best of 150 Years in Industrial Design. Budapest, Rubik Innovation Foundation, 1993. pp. 90-91.
- Négyesi Pál: Méray. Az első magyar motorkerékpár története. Budapest, Autó Classic Könyvek, 1998. pp. 23, 46.
- Közlekedési Múzeum, Budapest. Vezető. Szerk.: Kóczyánné Szentpéteri Erzsébet, Budapest, Közlekedési Múzeum, é.n. pp. 21-22.
- Temesváry György – Vörös János: Motorversenyek, motorversenyzők 1945-1973. Budapest, Veterán Autó és Motor, 1999. p. 9, 10, 21, 30.
- Faragó László: Dongó, Berva, Panni. Budapest, Oldtimer Press, 2002, p. 5, 17, 37-38.
- Hídvégi János: A Közlekedési Múzeum legnagyobb motorkerékpár kiállítása. A Közlekedési Múzeum Évkönyve, XIII. 2000-2001. Budapest 2003. pp. 253-254.
- Burányi Gyula: A Mátrák alkotója. A sikeres sport- és üzletemberre, a Mátra motorkerékpárok tervezőjére és kivitelezőjére Burányi Gyula emlékezik. Veterán Autó és Motor, Budapest VI. 1. szám, pp. 10-13.
- Burányi Gyula: A Mátrák alkotója. A sikeres sport- és üzletemberre, a Mátra motorkerékpárok tervezőjére és kivitelezőjére Burányi Gyula emlékezik. II. rész. Veterán Autó és Motor, Budapest VI. 2002. 2. szám, pp. 8-13.

Burányi Gyula: Kardvívástól a Népmotorig. Egyik legkiválóbb motorkereskedőnknek, Pajor Imrének állít emléket írásával Burányi Gyula. Veterán Autó és Motor, Budapest, VII. 2003. 8. sz. pp. 8-13.

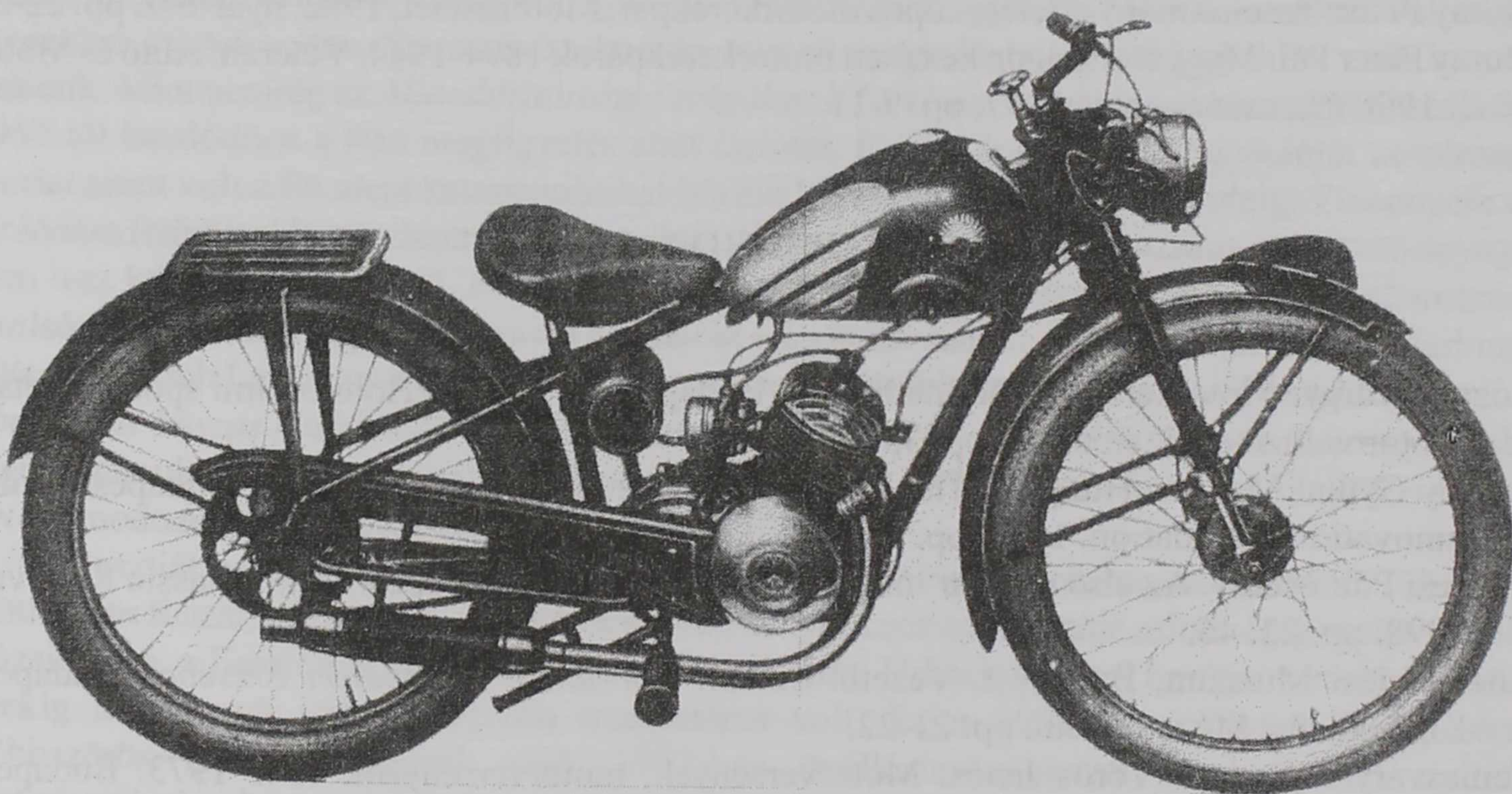
Arnóthy András: Cserny József. Magyar Iparművészet, Budapest, 1995. 3. sz. pp. 29-32.

Magyar Nagylexikon, 19. kiegészítő kötet A-Z. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2004, 218. 489. (Cserny József)

Kortárs művészeti lexikon. Szerk.: *Fitz P.* A-G I. k. Budapest, Enciklopédia Kiadó, 1999. 392-393.

Magyar design. A magyar design 150 éve. Budapest, Oktogon Könyvek, 5. 2004. pp. 152-153.

Lelkes Péter: Art designer. A magyar formatervezés fél évszázada. Budapest, magánkiadás, 2004. pp. 104-111.



1. ábra. Urbach László találmánya, a *Mátra* 25 kismotorkerékpár.